Cena numeru 50 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 5 (24) | **Gdynia, maj 1948 r.** | **Rok III**

Mgr ZYGMUNT CYWIŃSKI

Sytuacja międzynarodowa w dziedzinie rozbudowy floty handlowej

Sytuację międzynarodową w dziedzinie rozbudowy floty handlowej charakteryzuje po wojnie pęd państw europejskich do odbudowy i rozwoju swego tonażu.

Objaw ten najlepiej charakteryzuje poniższa tablica.

PRODUKCJA STATKÓW SPUSZCZONYCH NA WODĘ W NIEKTÓRYCH KRAJACH W 1947 R.

KRAJ	MOTOROWCE		PAROWCE		OGÓŁEM		Zwięk. wzgl. zmniej. się prod. w por. z r. 1946.	proc. udział armatorów zagranicznych
	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż		
W. Brytania	187	562,7	156	630,1	393	1.202,0	+ 68,8	31,6
Szwecja	49	218,8	3	3,8	52	222,6	+ 75,7	56,1
U. S. A.	50	39,2	20	125,7	70	164,8	— 334,4	75,7
Francja	20	63,5	16	28,4	36	91,9	+ 68,7	
Kanada	33	42,4	18	61,6	51	104.0	+ 32,1	78,4
Holandia.	62	74,2	3	13,6	65	87,8	+ 54,5	18,6
Włochy	42	54,4	3	7,8	45	62,2	+ 0,5	35,6
Dania	wyłącznie motorowce					60,7	+ 21,6	46,7
Norwegia	30	125	15	24,3	45	36,8	+ 2,4	

Tradycyjnym największym producentem tonażu w Europie jest W. Brytania.

Najwięcej statków w 1947 r. spuściła na wodę W. Brytania, przy czym 31,6% dla armatorów zagranicznych. Lecz nawet biorąc pod uwagę jedynie statki budowane na użytek własny, przewyższa bardzo znacznie swoją produkcją każdego z pozostałych partnerów. Chociaż W. Brytania wybudowała większą ilość motorowców, to jednak tonażowo przewyższają parowce. Wzrost produkcji jest niewielki i wynosi zaledwie 5,7% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Szwecja wybudowała głównie motorowce, przy czym ogółem o 34,0% więcej niż w 1946 r., co wysuwa ją na czoło państw, które rozwijają swój przemysł okrętowy po wojnie. Francja, Holandia i Dania pragnące jak najszybciej zabliźnić swoje straty wojenne zwiększyły swoją produkcję: Francja o 74,7%, Holandia o 62,1% i Dania, budująca wyłącznie motorowce, o 35,6%. Kanada, która wyeksportowała aż 78,4% swojej produkcji 1947 roku, zwiększyła ją w stosunku do roku ubiegłego o 30,9%. Natomiast Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zmniejszyły poważnie swoją produkcję, którą skierowały głównie na eksport. W dużej mierze na rynek zagraniczny pracowała Dania. Natomiast Francja odbudowywała flotę własną także u sąsiadów.

Ogółem w roku 1947 spuszczono na wodę motorowców o 215,0 tys. BRT więcej niż w 1946 r. Jednocześnie liczba parowców spuszczonych na wodę zmniejszyła się w tymże okresie o 268,4 tys. BRT.

Wzrost budownictwa okrętowego na stoczniach angielskich charakteryzuje następująca tabela (według miesięcznika Shipbuiller).

Jak z powyższego zestawienia wynika, po wojnie zaznacza się stały wzrost tonażu w budowie w W. Brytanii.

Budowę statków w niektórych krajach obrazuje następująca tabela (Shipping World).

STATKI W BUDOWIE NA STOCZNIACH W. BRYTANII
według kwartałów w tys. BRT.

ROK	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw
1945	—	—	—	1.612,8
1946	1.676,1	1.764,9	1.874,9	1.937,1
1947	1.518,4	1.482,6	2.112,7	2.173,4

BUDOWA STATKÓW W STOCZNIACH ZAGRANICZNYCH W 1947 R.
w tysiącach BRT.

KRAJ	PAROWCE konstr. stal.		MOTOROWCE konstr. stal.		MOTOROWCE konstr. drew.		Razem		proc. udział motorowców w ogólnym tonażu
	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż	
W. Brytania	186	980,5	263	1.181,3	5	1,1	454	2.162,9	54,6
Szwecja	4	9,4	63	252,2	—	—	67	261,6	96,4
Francja	25	88,3	74	207,1	—	—	99	295,4	70,1
Dania	1	2,2	29	132,5	—	—	30	134,7	88,4
Hiszpania	15	26,0	35	82,5	—	—	50	108,5	76,0
Belgia	5	6,6	36	74,7	—	—	41	81,3	91,9
Włochy	7	14,4	60	203,9	5	1,5	72	219,8	92,7
Dom. Bryt.	36	141,1	49	57,9	6	1,1	91	200,1	28,9
U. S. A.	19	114,6	25	17,7	—	—	44	132,3	13,4
Portugalia	—	—	10	16,2	—	—	10	16,2	100,0
Holandia	12	21,2	109	234,0	—	—	121	255,2	91,7

Powyższa tabela charakteryzująca rozwój rozbudowy floty w różnych krajach narzuca wniosek, że wszystkie mniejsze potęgi morskie, odbudowując swoją flotę przede wszystkim ją modernizują, na co wskazuje procent motorowców w budowie. Natomiast kraje anglosaskie jedynie rozszerzając swój stan posiadania floty, posiadają w budowie głównie parowce. Należy zaznaczyć, że na stoczniach W. Brytanii, gdzie udział motorowców wynosi 54,6%, znajdowało się 671 tysięcy BRT tonażu obcego.

Do krajów najbardziej modernizujących flotę należą poza Szwecją, która nie uczestniczyła w wojnie i pomimo to rozbudowuje i modernizuje flotę (96,4% motorowców w budowie), należą: przede wszystkim Dania — 98,4 proc., Włochy — 92,7 proc. oraz państwa Beneluxu: Belgia (91,9 proc.) i Holandia (91,7 %). We Francji budowa motorowców wynosi 70,1%, w niebiorących udziału w wojnie: Portugalii — 100% i Hiszpanii — 76,0

Na dynaminkę budownictwa okrętowego niektórych krajów wskazuje następująca tabela.

NATĘŻENIE BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W NIEKTÓRYCH KRAJACH

KRAJ	Stan tonażu w użytku w tys. B. R. T. 1938 r.	Stan tonażu w użytku w tys. B. R. T. 1947 r.	Tonaż w budowie w tys. BRT. w 1947	% wzrostu floty handlowej
W. Brytania	17.781,0	17.847,9	2.173,4	12,2 (8,4)
Szwecja	1.576,0	1.828,5	261,6	14,3 (5,3)
Francja	2.904,0	2.314,9	295,4	12,8(22,8)
Dania	1.130,0	1.024,3	134,7	13,1
Włochy	3.290,0	1.301,0	219,9	16,9 (6,9)
Holandia		2.436,4	255,2	10,5
Belgia	354,7	336,1	81,3	22,0
Hiszpania		1.130,0	108,4	9,6
U. S. A.	12.050,0	32.423,2	132,9	0,4

Uwaga: Liczby w nawiasie oznaczają procent produkcji na rachunek własny, po odrzuceniu eksportu ewent. po dodaniu importu tonażu.

Analiza powyższych liczb nasuwa wniosek, że poza Norwegią, która buduje 453 tys. BRT, największą dynamikę rozwoju swej floty wykazuje Francja, która mając znaczne zniszczenia wojenne buduje 295,4 tys. BRT w kraju i 233 tys. BRT zagranicą, Belgia i Dania. W znacznym stopniu rozwinęły swój tonaż Szwecja, a przede wszystkim Stany Zjednoczone, które po wojnie wysunęły się na czoło jako największa potęga morska. Włochy odgrywają poważną rolę jako eksporter tonażu.

Celem największego uwypuklenia zmian, zachodzących w budownictwie okrętowym po wojnie, podaję zestawienie tonażu na stoczniach w 1946 r. i 1947.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE POZA W. BRYTANIĄ PO WOJNIE (Sipbuilder) W TYS. BRT.

ROK	Francja	Szwecja	Holandia	Włochy	Domin Brytyj.	U.S.A.	Dania	Hiszpania
1946.	196,5	248,2	196.4	162,4	167,8	326,8	158,1	107.8
1947.	295,4	261,6	255,2	219,9	200,1	135,9	134,7	108,4
Wskaźnik 1946 r. = 100	150,3	105,4	129,9	135,4	119,2	41,6	85,2	100.5

Pod względem tonażu w budowie jedynie stojące na pierwszym miejscu Stany Zjednoczone w 1946 r., w 1947 r. zeszły aż na 6-te miejsce. Inne kraje wraz z W. Brytanią, jak wykazuje tab. 2-ga utrzymują się na poprzednich miejscach rozwijając swoją produkcję o czym świadczy podany wskaźnik (tonaż w budowie 1946 r. równa się 100).

Najsilniejszy stały wzrost budownictwa okrętowego wykazuje Francja szczególnie, że posiada statki w budowie poza granicami swojego państwa. Brak liczb dla Norwegii uniemożliwia mi wyznaczenie jej miejsca. Tym niemniej jedynie na stoczniach zagranicznych posiada w budowie 453 tys. BRT. Po Francji największy rozwój budownictwa okrętowego wykazuje Holandia, Włochy i Dominia Brytyjskie rozwijając swoją produkcję lecz w głównej mierze na eksport. Produkcja Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wykazuje silny spadek produkcji, który w mniejszym stopniu zaznacza się i w Danii.

Zupełnie nie objęta wyżej podanymi liczbami jest produkcja tankowców, których tonaż na stoczniach zagranicznych podaje następująca tablica (Shipping World).

BUDOWA TANKOWCÓW W STOCZNIACH ZAGRANICZNYCH W 1947 R. W TYS. BRT.

KRAJ	PAROWCE		MOTOROWCE		Razem	
	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż	Ilość	Tonaż
W. Brytania	4	34,4	46	413,6	50	48,0
Szwecja	—	—	9	95,6	9	95,6
Francja	3	28,3	3	31,4	6	59,7
Dania	—	—	5	55,0	5	55,0
Hiszpania	—	—	3	24,9	3	24,9
Belgia	—	—	2	19,7	2	19,7
Włochy	—	—	4	13,0	4	13,0
Dominium Bryt.	3	9,0	—	—	3	9,0
U. S. A.	1	9,0	—	—	1	9,0
Portugalia	—	—	1	8,2	1	8,2

Stany Zjednoczone i Dominia Brytyjskie, których udział w budowie tankowców jest minimalny, budują wyłącznie parowce. Pozostałe kraje wyłącznie motorowce. Jedynie Francja buduje 47,4% parowców oraz W. Brytania 7,7%.

Największy tonaż tankowców w budowie posiada W. Brytania, która przewyższa 4-krotnie produkcję Szwecji w tej dziedzinie. Dalsze miejsca zajmują: Szwecja, Francja i Dania oraz szereg innych krajów.

W Wielkiej Brytanii istnieje projekt zmniejszenia dostawy stali na budowę statków o 20% w bieżącym roku. Jeśli to będzie miało miejsce, jest mało prawdopodobnym, czy W. Brytania będzie mogła się podjąć, tak dla niej korzystnej, ze względu na bilans płatniczy, budowy statków na rachunek obcy. Ewentualna zniżka przydzielanej stali nie spowoduje skutków natychmiastowych ze względu na posiadane zapasy stali i nie jest wykluczone, że tonaż statków w budowie W. Brytanii w I połowie 1948 r. będzie przejściowo większy, niż w tym samym okresie 1947 r.

Na mocy Konferencji Paryskiej państwa biorące w niej udział planowały rozbudowę swej floty globalnie ponad 15 milionów DWT. Stany Zjednoczone, posiadające ogromną nadwyżkę floty handlowej budowanej na potrzeby wojny, nie licząc się z punktem widzenia ekonomicznym, wystawiają na sprzedaż około 8 milionów BRT swej floty, pochodzącej z budowy seryjnej, nie odpowiadającej potrzebom normalnej eksploatacji handlowej, proponując jednocześnie zmniejszenie przydziału stali w Europie na budowę statków.

Te ograniczenia nie dotkną wcale rozbudowy polskiej floty handlowej. Już obecnie posiadana przez nas flota handlowa o tonażu 154 tysiące BRT, przewyższa flotę przedwojenną (103 tysiące BRT) o połowę. Posiadamy zakrojony na szeroką skalę plan rozbudowy naszego tonażu, który umożliwi nam przewiezienie znacznej części naszego przeładunku własną flotą.

Na realne wyniki tego planu nie potrzeba długo czekać, gdyż już 3 kwietnia b.r. zostało dokonane założenie stępki pod pierwsze 2 rudowęglowce.

BOLESŁAW POLKOWSKI

Porty Gdynia-Gdańsk na tle cyfr obrotowych w 1947 r.

1947 rok należy uważać na pierwszy rok normalnej pracy portów Gdynia i Gdańsk w okresie powojennym.

W roku tym zaznaczył się poważny wzrost obrotu towarowego, przekraczający rok 1946 o 25%. Ogólny przeładunek zespołu portów ujścia Wisły w roku 1947 osiągnął poziom 9.690 tysięcy ton, w obec 7.737 tysięcy ton w roku 1946. W porównaniu jednak do roku 1938 obrót obu portów w roku 1947 wynosi zaledwie 60%.

Opierając się na danych Oddziału Statystycznego Gdańskiego Urzędu Morskiego, zawartych w świeżo wydanym „Zestawieniu ruchu statków, obrotu towarowego i pasażerskiego w portach Gdynia i Gdańsk za lata 1947 i 1946“ zajmiemy się uwydatnieniem roli każdego z portów, badając strukturę obrotów pod względem kierunków i poszczególnych towarów.

DANE OGÓLNE

OBRÓT PORTÓW (w 1000 ton)

PORTY	1946		1947	
	przywóz	wywóz	przywóz	wywóz
Oba porty razem . . .	2792	4945	2797	6893
Gdynia	1427	2316	1405	3259
Gdańsk	1365	2629	1392	3634

Przywóz w obu portach w ogólnej swojej ilości pozostał zasadniczo na poziomie roku 1946, wywóz natomiast wzrósł znacznie i to zarówno w porcie Gdynia, jak i Gdańsk. W Gdyni wzrost wynosi 41%; w Gdańsku 38%.

Porównując porty ze sobą, okazuje się, że w roku 1947 ogólny obrót Gdańska jest większy od Gdyni o 8%; w wywozie Gdańsk wyprzedza Gdynię o 12%, w przywozie zaś przoduje Gdynia, nieznacznie, bo zaledwie o 1% wyprzedzając Gdańsk.

PRZYWÓZ

PRZYWÓZ TOWARÓW PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK (w 1000 t.)

TOWARY	oba porty	Gdynia	Gdańsk
Przywóz ogółem	**2797**	**1405**	**1392**
ruda	1719	759	960
ropa naftowa, produkty i oleje . . .	73	21	52
fosforyty, żużle Thomasa i inne nawozy sztuczne	236	76	160
zboże	94	50	44
kukurydza	48	31	17
kopra	20	20	—
mąka	124	100	24
śledzie	49	16	33
mięso i tłuszcze zwierz.	16	15	1
konserwy	43	10	33
margaryna	8	6	2
oleje i tłuszcze zwierzęce i roślinne .	17	8	9
surowce i wyroby włókiennicze . .	88	86	2
skóry, futra i wyroby skórz.	13	12	1
kauczuk	4	3	1
przetwory chemiczne	32	22	10
drzewo i wyroby z drzewa	37	26	11
celuloza	31	30	1
metale i wyroby z nich	27	20	7
maszyny, aparaty i sprzęt elektrotechniczny	26	22	4
środki transportowe	18	16	2
inne towary	74	56	18

Zajmijmy się przeglądem przywozu niektórych towarów, przynajmniej najważniejszych.

RUDA

Rudy żelazne i piryty zajmują pierwsze miejsce wśród towarów przywożonych przez oba porty łącznie i każdy z nich osobno

W ogólnym przywozie przez oba porty, przywóz rudy stanowi 61%. W Gdyni ruda stanowi 54%, w Gdańsku zaś 68 ogólnej ilości przywozu. Ruda skierowana została w 56% na Gdańsk, jako sepcjalizujący się w tego rodzaju przeładunku, pozostałe 44 procent skierowano na Gdynię.

Pochodzenie rudy i pirytów przedstawia się następująco:

Szwecja 1577 tys. ton
Norwegia 101
Dania 24
Finlandia 15

NAWOZY SZTUCZNE

Drugim z kolei ładunkiem masowym są nawozy sztuczne, jak fosforyty, żużle Thomasa i inne. (Właściwie żużle Thomasa zaliczyć należy do drobnicy). Dla Gdańska nawozy sztuczne stanowią 11% ogólnego przywozu przez ten port, dla Gdyni 5%.

Główny kierunek przywozu nawozów sztucznych — to Gdańsk — 70%; przez Gdynię przechodzi zaledwie 30 proc. przywozu tych towarów.

GŁÓWNI DOSTAWCY:

Afryka północna 78 tys ton
Z.S.R.R. 72
Belgia 50
Norwegia 18
Finlandia 6

WYTWORY POCHODZENIA ROSLINNEGO

Ogólny przywóz wytworów pochodzenia roślinnego przez oba porty stanowi pokaźną pozycję 307 tys. ton, z tego większość idzie przez Gdynię — 217 tys. ton t.j. 71%; przez Gdańsk 90 tys. ton t.j. 29% (zniszczenie elewatorów zbożowych w Gdańsku).

Podział na poszczególne rodzaje towarów pochodzenia ro-

ślinnego pokazany został w tablicy wyżej.

Prawie całkowity przywóz zbóż, kukurydzy oraz mąki pokrywają Stany Zjednoczone A.P., kopry zaś — Filipiny.

INNE ARTYKUŁY SPOŻYWCZE

Inne artykuły spożywcze, a więc śledzie, mięso, konserwy i wszelkiego rodzaju tłuszcze jadalne w ogólnej sumie dają 133 tys. ton. Po dodaniu do tej liczby 307 tys. ton artykułów spożywczych pochodzenia roślinnego, wychodzimy na 440 tys. ton środków żywnościowych przechodzących przez oba porty do kraju.

Stanowi to 16% ogólnej ilości przywozu obu portów. Rozłożenie się poszczególnych artykułów na Gdańsk i Gdynię przedstawia tablica powyżej:

POCHODZENIE ŚLEDZI:

Norwegia 20 tys. ton
Szwecja 5
Anglia 6

Mięso i tłuszcze zwierzęce pochodzą głównie ze:
St. Zjedn. A.P. — 10 tys. ton
Danii 2
Konserwy mięsne i inne ze:
St. Zjedn. A. P. 15 tys ton
Kanada 15
Margaryna z:
Danii 4 tys. ton
St. Zjedn. A. P. 3

Oleje i tłuszcze zwierzęce i roślinne ze:
Stanów Zjedn. A.P. — 9 tys. ton

SUROWCE I WYROBY WŁÓKIENNICZE.

Głównym artykułem jest bawełna i odpadki bawełniane. Przywóz bawełny obsługiwany jest prawie wyłącznie przez Gdynię w wysokości 39 tys. ton.

Źródłem bawełny były następujące kraje:
Stany Zjdnoczone A. P. 9
Brazylia 19
Egipt 1
Z. S. R. R. 1
Argentyna 1
Urugwaj 1
Australia 1

Wełny i wyroby wełniane przywiezione zostały w ilości 18 tys. ton, w tym 16 tys. ton przez Gdynię, 2 tys. ton przez Gdańsk.

Pochodzenie wełny:
Anglia 7 tys. ton
Holandia 4

Juta w ilości 11 tys. ton (przeważnie z Indii Br.); len i konopie, pakuły (przeważnie z Z. S. R. R.) w ilości 7 tys. ton; szmaty w ilości 7 tys. ton — przeszły wyłącznie przez port Gdynia.

INNE ARTYKUŁY PRZYWOZU

Zestawienie innych artykułów zostało uwidocznione w tablicy. Jeżeli chodzi o główne rynki nabycia, to przedstawiają się następująco:

Skóry, futra i wyroby skórzane—Stany Zjednoczone i Argentyna,
wyroby drzewne — Finlandia (domki fińskie) i Szwecja.
Celuloza - Szwecja, Finlandia.
Metale, maszyny i środki transportu: St. Zjedn. A. P., Anglia, Belgia, Szwecja.

WYWÓZ

WYWÓZ TOWARÓW PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK (w 1000 ton)

TOWARY	Oba porty	Gdynia	Gdańsk
wywóz ogółem	**6893**	**3259**	**3634**
węgiel i koks	996	717	3279
węgiel bunkrowy	407	224	183
drzewo	12	12	—
cement	215	96	19
sól	16	8	8
cukier	68	49	19
jaja	2	2	—
przetwory chemiczne	12	11	1
tkaniny	3	3	—
papier i wyroby z niego	6	6	—
ceramika i szkło	7	7	—
metale i wyroby z nich	130	05	25
inne towary	19	19	—

WĘGIEL

Przechodząc do analizy przywozu przez oba porty, stwierdzamy, że dominującą pozycją jest węgiel. W ogólnej sumie wywozu przez oba porty węgiel (łącznie z bunkrem) stanowi 92%, a dla poszczególnych portów — dla Gdyni 90%, dla Gdańska 95%. Rozdział wywozu węgla na porty przedstawia się następująco: Gdańsk 55%, Gdynia 45%.

Kierunek wywozu węgla i koksu do poszczególnych państw daje poniższe zestawinie:

Szwecja 2058 tys. ton
Dania 915
Finlandia 724
Norwegia 673
Belgia 466
Holandia 374
ZSRR 357
Anglia 118
Islandia 104
Francja 97
Włochy 89
Egipt 5

W bunkier natomiast w większym stopniu zaopatruje statki Gdynia niż Gdańsk.

Bunkier zabrały statki państw w następujących ilościach:

szwedzkie 133 tys. ton
duńskie 66
norweskie 52
fińskie 46.
radzieckie 25
greckie 14
holenderskie 5
angielskie 3
włoskie 2
francuskie 2

CEMENT

Drugim co do wielkości artykułem wywozowym przez porty jest cement. W 55% przechodzi przez Gdańsk, w 45% przez Gdynię.

Co do kierunku wywozu sprawa przedstawia się następująco:
Ameryka Środkowa
i Południowa 124 tys. ton
ZSRR 69
Afryka południ. i zach. 22

METALE

Metale i wyroby z metali, a więc cynk, blacha cynkowa, ołów, żelazo i wyroby z żelaza, jak np. rury, w 80% przechodzi przez Gdynię a tylko w 20%

przez Gdańsk. Kierunki wywozu bardzo zróżniczkowane, nie wyłączając Anglii, Belgii i Szwecji

INNE TOWARY

Wywóz innych towarów pokazany jest w tablicy wywozu z wykazaniem udziału każdego z portów.

Oto kierunki wywozu niektórych artykułów:

Sól: Finlandia, Dania, Szwecja.

Cukier: głównie ZSRR (45 tys. ton), Belgia, Włochy, Anglia i bliski wschód.

Przetwory chemiczne: (głównie biel): Dania, Szwecja.

KIERUNKI PRZYWOZU I WYWOZU

Obok stwierdzenia składników obrotu towarowego, nie mniej ciekawie przedstawia się sprawa kierunków.

Tablica obok wykazuje udział najważniejszych państw w obrocie towarowym obu portów.

OBRÓT DO I Z POSZCZEGÓLNYCH PAŃSTW PRZEZ PORTY GDYNIA — GDAŃSK W 1947 R. (W 1000 TON)

PAŃSTWA	przywóz	wywóz
Obrót ogółem	**2797**	**6893**
Anglia	52	131
Belgia	80	471
Dania	62	998
Finlandia	55	793
Francja	1	99
Grecja	—	14
Holandia	21	391
Islandia	1	104
Norwegia	158	740
Rumunia	21	—
Szwecja	161	293
Włochy	—	100
ZSRR	88	500
Afryka ogółem	87	30
Azja ogółem	31	17
Stany Zjednoczone AP	384	11
Kanada	52	—
Ameryka Południowa ogółem	34	143
Australia	1	—
Polskie połowy ryb	5	—
Zaopatrzenie statków polskich	—	52

Głównym partnerem portów Gdynia i Gdańsk jest Szwecja. Towary dostarczone przez Szwecję przez oba porty stanowią 59% ogólnego przywozu i 33% ogólnego wywozu.

Na drugim kolejnym miejscu napotykamy na Danię, na trzecim Norwegię, na czwartym Finlandię, na piątym ZSRR. Słowem pięć państw standynawsko-bałtyckich stanowią 76% ogólnych obrotów portów Gdynia i Gdańsk.

—oxo—

Artykuł niniejszy miał na celu w ogólnych zarysach podać materiał cyfrowy, dotyczący pracy portów Gdynia i Gdańsk w 1947 roku.

Interesujących szerzej się tym zagadnieniem odsyłam do wspomnianego na wstępie wydawnictwa Oddziału Statystycznego Gdańskiego Urzędu Morskiego, a jeszcze bardziej wnikliwych badaczy wprost do materiałów Oddziału Statystycznego.

Mgr A. KOTOWSKI

Porty Polskie w obsłudze tranzytu Czechosłowackiego

Umowa o współpracy gospodarczej między Polską i Czechosłowacją, liczne wzajemne wizyty oficjalnych czynników gospodarczych, rozmowy prowadzone w duchu serdecznej przyjaźni, wreszcie szczere wypowiedzi przedstawicieli sfer gospodarczych obu bratnich narodów dają ostatnio niezbite dowody żywiołowej chęci jak najdalej posuniętej współpracy gospodarczej, współpracy bez precedensu w historii obu tych narodów.

Wszystko przemawia za tym, że obie strony usilnie dążą do zatarcia błędów, popełnianych w okresie międzywojennym, w rezultacie których w krytycznej chwili każdy z obu krajów zdany był na własne siły. Taka sytuacja nie ma prawa się powtórzyć. Zarówno położenie geograficzne obu krajów, jak i najdłuższa obecnie granica między nami, bo wynosząca 1.250 km., stwarzają jak najbardziej naturalne podstawy do zmontowania bloku gospodarczego, w którym synchronizacja ogólnych planów gospodarczych dałaby w wyniku poważne centrum przemysłowe, najbardziej realną przeciwwagę Zagłębia Ruhry.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że obecne wybrzeże morskie Polski stoi do dyspozycji bratniej Czechosłowacji, której import i eksport zamorski posiada wszelekie możliwości korzystania z usług portów polskich. Handel zagraniczny Czechosłowacji znalazł wreszcie dogodną drogę i nic już nie powinno stać na przeszkodzie, aby porty nasze mogły sprostać życzeniom czechosłowackich sfer gospodarczych, a mianowicie, aby w pierwszej fazie mogły obsłużyć jak najsprawniej wszystkie transporty idące tranzytem z Czechosłowacji i do Czechosłowacji.

Ostatnia wizyta przedstawicieli czechosłowackich sfer gospodarczych na Wybrzeżu dała możność im stwierdzić, że porty polskie mogą być w całej pełni wykorzystane dla przyszłej ekspansji gospodarczej Czechosłowacji. Istniejące urządzenia portowe w znacznym już stopniu zaspokoją, jak stwierdzili goście, życzenia eksporterów i importerów czechosłowackich. Według oświadczenia jednego z delegatów czeskich, obroty tranzytowe Czechosłowacji przez porty polskie już w lipcu br. będą trzykrotnie większe od obrotów przez port niemiecki Hamburg.

Wysiłki czynników gospodarczych obu krajów zmierzają do osiągnięcia w ciągu roku 1 miliona ton ładunków tranzytowych przez porty polskie i to zarówno w eksporcie jak i w imporcie, co ułatwia uchwalona Międzynarodowa Taryfa Tranzytowa, która weszła w życie z dniem 1 kwietnia 1948 r. Należy obiektywnie stwierdzić, że taryfa ta stwarza dogodne warunki dla tranzytu przez nasze porty, a w wypadku dopełnienia ustalonych kontyngentów jest bezsprzecznie konkurencyjna.

Wypowiedzi władz administracji portowej pozwoliły nabrać przekonania, że porty nasze są już obecnie w stanie obsłużyć preliminowany volumen tranzytu czechosłowackiego. Podkreślone zostało z całym naciskiem, że tak niesłusznie pomijany port gdański może dziś już z powodzeniem odciążyć port gdyński z uwagi na zadawalające urządzenia przeładunkowe, oraz możność dysponowania już znaczną, odpowiadającą żądanym wymogom, powierzchnią magazynową szczególnie I-szej strefy.

Warto przypomnieć, że przed wojną tranzyt czeski stanowił poważną pozycję w obrotach portów polskiego obszaru celnego, osiągając w 1937 roku globalną cyfrę 1.149.000 ton, z czego na import przypadło 373.000 ton głównie rudy, żelaza, fosforytów, ziarn oleistych, nafty, bawełny i inne, zaś na eksport przypadło 776.000 ton w tym głównie koksu, wyrobów żelaznych, drzewa, melasy i inne. Niestety ówczesna polityka naszych czynników rządowych nie sprzyjała właściwemu rozwojowi stosunków handlowych polsko-czeskich, co odbić się musiało ujemnie na kierowaniu czeskich ładunków tranzytowych przez Gdynię względnie Gdańsk. Rzecz jasna, że wybuch wojny w 1939 r. przerwał ruch tranzytowy w dotychczasowej formie i to, jak się okazało, na długie lata.

Po zakończeniu wojny władze państwowe obu krajów przeszły na właściwą platformę współpracy gospodarczej, co umiejętnie podchwyciły portowe sfery gospodarcze, a szczególnie spedytorzy morscy, którzy wszczęli wysiłki akwizycyjne w celu zdobycia ładunków tranzytowych dla naszych portów. Pomimo szeregu trudności zdołano uzyskać wkrótce pierwsze ładunki tranzytowe, które już za cały 1946 r. osiągnęły wcale pokaźną cyfrę 218.000 ton czyli ca 3% naszych globalnych obrotów portowych. W 1947 r. cyfra ta wzrosła prawie czterokrotnie, osiągając 865.782 ton czyli ca 9% ogólnych obrotów portowych. Należy podkreślić, że w ogólnych obrotach tranzytowych z górą 85% stanowiły ładunki tranzytowe z lub do Czechosłowacji, w tym głównie ruda szwedzka. Jakkolwiek pierwsze miesiące 1948 roku nie przyniosły oczekiwanych obrotów tranzytowych (4 mies. — ca. 130 tys. ton), to jednak zapowiedź sfer gospodarczych Czechosłowacji spotęgowania już w najbliższych tygodniach ruchu tranzytowego pozwala żywić przekonanie, iż 1948 rok zamkniemy cyfrą, jeśli chodzi o tranzyt ogółem, ca 1 miliona ton. Na razie będą jeszcze dominowały ładunki masowe, nie tak atrakcyjne dla portu i spedytorów jak stwierdził jeden z przedstawicieli delegacji czechosłowackiej, lecz nie należy się niecierpliwić, gdyż w planie są również cenne ładunki drobnicowe, których obrót tranzytowy zwiększy się w sposób znaczny, po zakończeniu czechosłowackiego 2 - letniego planu gospodarczego.

Wobec możliwości powstania pewnych zahamowań w szybkości przeładunku przy zwiększeniu się obrotów tranzytowych, szczególnie ważnym jest fakt zadeklarowania przez sfery gospodarcze czechosłowackie realnej pomocy w doinwestowaniu naszych portów, zwłaszcza w brakujące nam urządzenia przeładunkowe. Szczególny nacisk ze strony Czechów został położony na konieczność rozbudowy odpowiedniej ilości regularnych połączeń żeglugowych z głównymi portami świata, by zapewnić w ten sposób eksporterowi czechosłowackiemu łatwość i swobodę w zadysponowaniu towarem w porcie polskim. Porty polskie winny przyjąć jak najszybciej oblicze portów bazowych, z wydzielonymi i normalnie działającymi obszarami wolnocłowymi oraz z odpowiednio rozbudowanym przemysłem pomocniczym, i dążyć do utracenia charakteru mniej intratnych portów przeładunkowych. Niewątpliwie, jakiś czas kłócić się będzie jeszcze zasada: jeżeli będą ładunki, stworzy się linie regularne oraz, jeżeli będą istniały linie żeglugowe, z tą chwilą znajdą się odpowiednie ładunki.

Jakkolwiek wyposażenie portów Gdynia — Gdańsk jest obecnie lepsze, to niewątpliwie dominującą rolę dla tranzytu czeskiego odegra port szczeciński, mający przewagę nad kompleksem Gdynia — Gdańsk przez mniejszą odległość do granicy czechosłowackiej a ponadto naturalne połączenie wodne w postaci rzeki Odry. Fakt ten oceniły należycie zainteresowane czynniki obu krajów, od których wyszła decyzja właściwego wykorzystania Odry przez uruchomienie na niej odpowiedniego tonażu czeskiego w postaci barek i holowników. Dalszym poważnym osiągnięciem było zrealizowanie zawartej umowy, mocą której oddano do eksploatacji Czechów pewien określony obszar portu szczecińskiego. Zaczęto niewątpliwie praktycznie realizować głęboką wypowiedź Ministra Minca — „Morze Polskie — morzem Czechosłowackim".

Zagadnieniem, które winno znaleźć należyte zrozumienie i rozwiązanie, jest konieczność umożliwienia jak najczęstszych wyjazdów naszym sferom gospodarczym do Czechosłowacji dla nawiązania bezpośrednich i osobistych kontaktów, które są niezbędne przy właściwie zrozumianej współpracy. Nie bez racji stwierdzili przedstawiciele czechosłowaccy: — „za mało Was widzimy w Czechosłowacji".

Bezsprzecznie poważnym krokiem naprzód jest zapowiedź wysłania już w najbliższym czasie do Pragi przedstawicieli polskich portów oraz kolei, którzy będą oficjalnym łącznikiem naszych portów i kolejnictwa z tamtejszymi władzami i sferami gospodarczymi.

Z dużym również zadowoleniem należy przyjąć wiadomość, iż ze strony czeskiej są w toku starania u władz rządowych o uzyskanie zezwolenia na wysłanie na Wybrzeże eksperta, któryby reprezentował interesy czechosłowackich sfer gospodarczych, a ponadto stworzył zaczątek przyszłego attachatu handlowego, którego brak coraz

bardziej daje się odczuwać. Musimy ze swej strony dołożyć wszelkich starań, aby przekonać a w końcu pozyskać dla nas czeskie sfery gospodarcze a w żadnym wypadku nie wolno nam dopuścić do tego, żeby nas wyprzedziły Belgia względnie Holandia, które nie szczędzą żadnych środków dla ich pozyskania. Najlepiej świadczy o tym fakt aranżowania przez te państwa specjalnych imprez p. n. „Dni Czechosłowacji".

Zapowiedź stałej wymiany serwisu informacyjnego, dotyczącego spraw interesujących sfery gospodarcze Polski i Czechosłowacji, robienie umiejętnej reklamy oraz właściwej propagandy, wreszcie szczere życzenie Czechosłowaków wykorzystania nadchodzących Międzynarodowych Targów w Pradze dla zaprezentowania na nich dorobku naszych portów i ich możliwości, pozwala wyrazić przekonanie, że oba nasze kraje wkraczają na drogę jedynie słuszną i właściwą, drogę, która musi przynieść obustronne jak najpoważaniejsze korzyści gospodarcze.

Można dziś obiektywnie stwierdzić, że szczególnie portom polskim przypadło jedno z najważniejszych zadań, a mianowicie zdobycie całego tranzytu czechosłowackiego, co da się osiągnąć przez sprawną obsługę i stworzenie konkurencyjnych opłat. Wszystko przemawia obecnie za tym, że zadanie to zostanie wykonane ku zadowoleniu obu zainteresowanych stron.

Mgr CZESŁAW PISKORSKI

Szczecin — to nie tylko punkt eksportu węgla

Wszystkie plany, omawiające pracę portu szczecińskiego traktują go z zasady jako punkt przeładunku towarów masowych i to głównie węgla w eksporcie, oraz rudy w imporcie. Nawet opracowywany obecnie sześcioletni plan rozbudowy portu powiada, że w roku 1955 Szczecin będzie przeładowywał 15 milionów ton towarów, a w cyfrze tej mieści się głównie przeładunek węgla. Cyfra jest imponująca, bowiem stanowi o wysunięciu się Szczecina na pierwsze miejsce pośród portów polskich (porty ujścia Wisły obydwa łącznie mają w roku 1955 przeładować 16 milionów ton). Plan na rok bieżący przewiduje również głównie węgiel i rudę.

O takich zamierzeniach naszych planistów decyduje w dużej mierze położenie Szczecina, oraz jego wyposażenie techniczne. Na skutek wojny dźwigi i magazyny zostały w dużej mierze zniszczone. Dźwigi się remontuje, względnie stawia nowe i to przede wszystkim takie, które mogą służyć do przeładowywania węgla i rudy. Krajowi potrzebne są dewizy, a zagranica czeka na nasz węgiel. Korzystamy przeto z koniunktury.

Taktyka jest w dużej mierze słuszną. Bezwzględnie łatwiej jest uruchomić przeładunek towarów masowych, aniżeli drobnicy. Ta ostatnia wymaga magazynów, innego sprzętu przeładunkowego, wyszkolonych robotników i całego aparatu portowego, którego Szczecinowi jeszcze brak. Węgiel, który nie ulegnie zniszczeniu na wolnym powietrzu i czy też wskutek opóźnienia transportu jest najłatwiej przeładowywać. I w tym kierunku szły też dotychczas przeładunki portowe. Szczególnie o ile chodzi o eksport nie wysyłaliśmy przez Szczecin prawie że zupełnie innych towarów, a czynione w tym kierunku próby kończyły się niebardzo pomyślnie.

Rósł więc eksport węgla z miesiąca na miesiąc. I ten właśnie artykuł miał zasadniczy wpływ na zwyżkę obrotów portowych. Dzięki dużej energii wszystkich czynników współpracujących na terenie portu, osiągnięcia przeładunkowe są coraz to lepsze. Do ostatnich dni maja przeładowano tyle towarów, ile w roku ubiegłym w ciągu całego roku, tj. 733 tysięcy ton. Tegoroczne obroty majowe w porównaniu z obrotami roku ubiegłego wzrosły pięciokrotnie (w roku ubiegłym w maju przeładowano 55 tys. ton, a w maju roku bieżącego 271 tys. ton). Każdy miesiąc wykazuję zwyżkę obrotów o kilkadziesiąt tysięcy ton towarów. Dźwigi działają coraz sprawniej, robotnicy pracują z coraz to większą wprawą, aparat portowy uzupełnia się i jest coraz to pełniejszy.

W porcie przeprowadza się stale olbrzymie inwestycje. Największa z nich to budowa nowego basenu portowego. On również ma służyć eksportowi węgla, tego najważniejszego naszego towaru wywozowego.

A jednakże pomimo, że w planie zasadniczym Szczecin ma być przede wszystkim portem węglowym **już w chwili obecnej daje się zauważyć pewne zróżniczkowanie się eksportu.** Może jeszcze na małą skalę, może jeszcze w bardzo skromnych rozmiarach, ale widocznie, punktem zwrotnym w tym zakresie było niewątpliwie uruchomienie stacji promowej w avantporcie Szczecina — Świnoujściu na stacji Odra — Port.

Stworzenie tego ośrodka przeładunkowego sprawiło, że rejon szczeciński znalazł się na jednym z ważniejszych szlaków komunikacyjnych Europy. Stacja promowa w Świnoujściu łączy półwysep skandynawski z Europą środkowo-wschodnią i umożliwia znajdującym się na tych dwu obszarach państwom szybką wymianę towarów. Nic więc dziwnego, że ilość przesyłanych tą drogą towarów rośnie. Każdego miesiąca przybywa do Odry-Portu kilkanaście promów, które zabierają i przywożą całowagonowe ładunki towarów.

O ile chodzi o analizę tych obrotów to stwierdzić trzeba, że więcej wagonów bywa wysyłanych w kierunku północnym, aniżeli przychodzi do nas. I tak np. w maju przybyło do nas 55 wagonów z towarami, a wysłaliśmy 178 wagonów. Zaznaczyć należy, że z tego rodzaju komunikacji korzystają chętnie również nasi południowi sąsiedzi, a głównie Węgry i Czechosłowacja. Szczególnie dużo towarów w ostatnim czasie wysyłają promami Węgry. Idą tą drogą na północ pierze, wyroby hutnicze i inne artykuły. Czesi wysyłają maszyny i tp. Przez Odrę-Port przepływa również ruch pasażerski: każdego miesiąca kilkaset osób przybywa

i odjeżdża za Bałtyk.

Tak więc dzięki uruchomieniu linii promowo-kolejowej rejon szczeciński znacznie się ożywił. Poprzednio przez teren ten nikt nie wysyłał towarów, nie było możliwości technicznych. Gdy uruchomiona została linia promowa — znalazły się towary.

Podobnie przedstawiała by się prawdopodobnie sprawa wysyłki innych towarów drobnicowych przez Szczecin. **Drobnica by się znalazła, gdyby były linie żeglugowe.** Ponieważ Szczecin właściwie nie posiada regularnych linii żeglugowych, nie ma też drobnicy, jaką by, statki mogły zabrać. Nikt z eksporterów nie skieruje bowiem do Szczecina towarów o ile nie ma gwarancji, że w ściśle określonym terminie towar ten zostanie odesłany na miejsce przeznaczenia. Kilkakrotnie już zapowiadano uruchomienie stałych linii pomiędzy Szczecinem i portami skandynawskimi oraz zachodnimi. Jak dotychczas, zapowiedzi te nie zostały zrealizowane, podobno jednak w najbliższym czasie ma w tym zakresie nastąpić zmiana na lepsze. Wówczas i drobnica napewno się znajdzie.

Dotychczas, o ile chodzi o ładunki inne aniżeli węgiel i ruda, port szczeciński przyjął ich stosunkowo nie wiele. Podobnie było z eksportem: raz odszedł transport cukru, nieco chemikalii, węgla drzewnego i to chyba wszystko. W imporcie było nieco większe urozmaicenie, Szczecin przyjął już konie i bydło, oraz ptactwo. Nadeszły również znaczne transporty śledzi świeżych i solonych. Wreszcie ostatni miesiąc tj. maj przyniósł w tym zakresie dużo nowości. Zawinęły poraz pierwszy ładunki tomasyny z Belgii. Przywożą ją statki polskie, a przyjmuje „Społem". Po raz pierwszy również w okresie powojennym Szczecin przyjął ładunek bawełny. 6330 ton tego surowca przywiózł radziecki statek „Suworow" i zładował go w magazynach na wyspie Gryfii.

Zagadnienie bawełny ma dla Szczecina szczególne znaczenie. Przede wszystkim podkreślić trzeba, że dla celów magazynowania tego towaru zostały przeznaczone magazyny na wyspie Gryfii. Wyspa ta w czasie wojny stanowiła bazę zaopatrzeniową dla niemieckich łodzi podwodnych. W przeciwieństwie do innych wysp portu szczecińskiego nie posiada ona stałego połączenia z lądem, a wagony trzeba było przewozić przy pomocy promu. Przewóz kolejowy jest więc dość skomplikowany. Dla wykorzystania magazynów trzeba było odbudować przystanie promowe na wyspie i na nabrzeżu Dębickim, oraz odremontować prom. Wszystko to zostało na czas wykonane i obecnie już kursuje prom, przewożąc co godzinę dwa wagony załadowane bawełną. Ponieważ wyładunek bawełny, który został przeprowadzony za pośrednictwem wincz okrętowych wykonany został sprawnie i w szybkim czasie, Szczecin ma obecnie warunki ku temu, by stać się bazą surowcową dla naszego przemysłu bawełnianego. A ponieważ znaczna część tego przemysłu znajduje się na Dolnym Śląsku, który posiada ze Szczecinem dobre i bliskie połączenie, przeto fakt ten będzie tylko ekonomicznym rozwiązaniem problemu dostawy surowca najtańszą drogą. Poza tym istnieje szereg innych względów natury praktycznej, która kieruje zainteresowania ku Szczecinowi.

W ostatnim czasie także szereg central państwowych badało możliwości wykorzystania Szczecina dla obrotów handlowych. I tak przez Szczecin ma się odbywać import samochodów francuskich. Centrala tego działu handlu już otworzyła w Szczecinie swój oddział.

O ile chodzi o eksport to jeszcze w tym roku rozpocznie się wysyłka jagód i porzeczek. Będą one wysyłane do Szwecji. Do Anglii pójdą ładunki cebuli. Do Francji wysyłać będziemy cykorię. Szczecin będzie również centralą eksportową szczeciny. Odbiorcami będą: Anglia i Holandia. Do Belgii „Społem" wysyłać będzie cukierki. Czesi chcą przez Szczecin eksportować na północ swe wyroby szklane.

Jak więc widzimy, zainteresowanie Szczecinem wzrasta. Czy jednakże port da sobie radę z przeładunkiem tylu i tak rożnorodnych artykułów? Na pierwszy plan wysuwa się tu kwestia drobnicowych magazynów. Brak dogodnych magazynów uniemożliwić może wykonanie tych planów. Urząd Morski dba jednakże i o te sprawy. Pierwsze magazyny drobnicowe powstać mają na nabrzeżu „Duńczycy". Materiały budowlane już się na ten cel zwozi.

Tak więc powoli Szczecin staje się nietylko miejscem eksportu węgla i importu rudy, ale również punktem przeładunku drobnicy. Fakt to bardzo ważny, boć przecież Szczecin to nietylko port, ale i miasto liczące 150 tysięcy ludności polskiej, które musi żyć z portu i związane z nim przemysłu portowego. W tej chwili przemysł ten jest jeszcze w powijakach, ale wszystko wskazuje na to, że rozbudowa jego będzie postępowała szybko. Najważniejszym punktem jest tu uruchomienie stoczni, która by mogła obsługiwać przybywające statki. Na ten cel przeznaczoną została stocznia „Odra". Obecnie przeprowadza się odbudowa tego wielkiego obiektu przemysłowego. Stocznia zostanie wyposażona w dok pływający, bez którego nie mogłaby przeprowadzać remontów kadłuba. Zaopatrzenie stoczni w dok jest zagadnieniem ważnym. Na cele odbudowy stoczni przeznaczono znaczne kredyty. Ważnym jest, by prace związane z wyposażeniem stoczni wykonane były jaknajprędzej, od tego bowiem zależy zaufanie zagranicznych armatorów do naszych portów.

Szczecin jest jeszcze w małej mierze miastem morskim. Przeobrażenie to zresztą odbywać się musi powoli. Do Szczecina napłynął w większości element, który z morzem nigdy nic nie miał wspólnego. Trzeba przestawić psychikę społeczeństwa i trzeba umożliwić mu zbliżenie się do morza. Tę możliwość da właśnie odbudowa przemysłu związanego z morzem i portem.

Prace te są wykonywane. Ruszyła już wielka chłodnia portowa, która umożliwi magazynowanie ryb przywożonych do Szczcina przez trawlery dalekomorskie. Wkrótce ruszy duża państwowa fabryka konserw rybnych. Ludzie, którzy będą w placówkach tych pracowali automatycznie związani będą z portem i jego życiem. Im więcej będzie tych ludzi, tym bardziej Szczecin będzie miastem morskim.

Kronika portu szczecińskiego

NOWE DŹWIGI W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W bieżącym miesiącu rozpoczynają się w porcie szczecińskim prace przy montażu 6 dźwigów krajowej produkcji o nośności 7 ton każdy. Dźwigi będą montowane na południowym cyplu wyspy Gryfiej. Przy montażu pomagać będzie dźwig pływający 30 tonowy, a w razie potrzeby również 100 tonowy. Ukończenie prac spodziewane jest do połowy września r. b.

W terminie do 1 lipca r. b. będą uruchomione w Szczecinie dwa dźwigi przeładunkowe na nabrzeżu Parnickim. Dźwigi te zostaną przewiezione z Gdyni do Szczecina drogą morską.

ZAKOŃCZENIE KURSU DLA PILOTÓW TRASOWYCH W SZCZECINIE

W Szczecinie został zakończony kurs dla pilotów trasowych, obejmujący obok wykładów teoretycznych również zajęcia praktyczne, polegające na pilotowaniu statków na trasie w asyście wykwalifikowanych pilotów.

Był to pierwszy kurs tego rodzaju w Polsce, zorganizowany staraniem Departamentu Kadr Ministerstwa Żeglugi. Egzaminy końcowe zdało z wynikiem dodatnim 13 słuchaczy, którzy zasilają szczupłe jeszcze kadry polskich pilotów w porcie szczecinskim.

„SŁUŻBA POLSCE" PRZY ODBUDOWIE PORTU W SZCZECINIE.

W okresie od 4 maja do 31 października r .b. będzie zatrudnionych w porcie szczecińskim 500 junaków z powszechnej organizacji „Służba Polsce". Pracują oni na 2 zmiany po 250 ludzi, po 5 godzin dziennie. Przewidziane roboty obejmują porządkowanie nabrzeży, rozbiórkę zniszczonych budynków oraz remont urządzeń kolejowych na Wyspie Okrętowej, nabrzeżach Odra i Arsenał oraz na terenie warsztatów portowych w Golnowie.

PRACE SONDAŻOWE W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Poczynając od bieżącego miesiąca przybywać będą do Szczecina statki z ładunkiem bawełny. Pierwszy transport nadszedł w Indii na radzieckim statku „Suworow" w dniu 11 maja. Bawełna ma być wyładowywana do magazynów na wyspie Gryfiej. W związku z tym zaszła konieczność przeprowadzenia prac sondażowych na terenach najdogodniejszych dla cumowania statków. Ponadto wykonano sondowanie rzeki Odry z zachodniej strony wyspy Gryfiej, jak również sondowanie kanałów Grabowskiego i Brodowskiego.

Inna ekipa wykonała sondowanie Przekopu Mieleńskiego od północnego cypla Wyspy Okrętowej do kanału Grabowskiego. Rzeka Odra została przesondowana od mostu Poniatowskiego do chłodni rybnej.

Ogółem w ubiegłym miesiącu przesondowano w porcie szczecińskim obszar wodny o powierzchni około 885.400 m².

OTWARCIE KOMUNIKACJI PRZYBRZEŻNEJ SZCZECIN—STĘPNICA.

W dniu 22 kwietnia została uruchomiona komunikacja statkiem towarzystwa żeglugi przybrzeżnej „Gryf" na trasie Szczecin—Stępnica i z powrotem.

Do czasu otwarcia sezonu letniego rozkład jazdy statku jest następujący:

Szczecin — Stępnica: odejście w czwartki, piątki, soboty i niedziele o godz. 17.30.

Stępnica — Szczecin: odejście w piątki, soboty, niedziele i poniedziałki o godz. 7.00.

Dni i godziny odejścia statku zostały ustalone w porozumieniu z Gminną Radą Narodową i miejscowymi władzami.

WZROST OBROTÓW PORTU SZCZECIŃSKIEGO.

Według dotychczasowych prowizorycznych obliczeń, polskie porty morskie osiągnęły w kwietniu b. r. nowy rekord przeładunku. Łączny przeładunek wszystkich portów wyniósł 1.421.000 ton, z czego zespół portowy Gdynia—Gdańsk przeładował 1.132.000 ton, Szczecin 225.000 ton oraz małe porty (Ustka, Darłowo i Kołobrzeg) — 66.000 ton. Jak zwykle, największy udział w obrotach portowych mają przeładunki węgla, które stanowiły w kwietniu 82% ogólnej masy towarowej, jaka przeszła przez nasze porty. Przeładunek drobnicy stanowił 9% obrotów, przeładunek rud, pirytów, fosfatów i złomu — 6% obrotów, innych towarów masowych — 3% obrotów.

Na szczególną uwagę zasługuje wzrost obrotów portu szczecińskiego o 56% w porównaniu do marca br. Również małe porty powiększyły swoje obroty o około 7%.

Przeładunki towarów, dokonane w porcie szczecińskim od początku rb. do dnia 20 maja, wynoszą 764.000 ton, czyli przekroczyły całoroczny przeładunek z roku 1947. Zaznacza się przy tym tendencja stałego wzrostu obrotów portowych. W drugiej dekadzie maja przeładunki portu szczecińskiego powiększyły się znowu o dalsze 16% w porównaniu z pierwszą dekadą miesiąca.

OBROTY TOWAROWE I RUCH OKRĘTOWY W ZESPOLE PORTOWYM SZCZECIN — ŚWINOUJŚCIE W KWIETNIU R. 1948

Ogólne obroty towarowe w zespole portowym Szczecin—Świnoujście wyniosły w kwietniu r. 1948 — 222.054,4 ton, czyli o 55,6% więcej niż w poprzednim miesiącu. Z tego na przywóz przypadło 18.764,7 ton, czyli ok. 8 razy więcej niż w poprzednim miesiącu, na wywóz zaś 203.289,7 ton, czyli o 44,9 więcej niż w poprzednim miesiącu. Obroty tranzytowe w wywozie wyniosły 1.214,0 ton.

Ponadto przywieziono 511 sztuk jałówek.

Udział towarów masowych w wywozie wyniósł ok. 96%, w wywozie zaś ok. 99%, przy czym w przywozie wchodziła w rachubę ruda żelazna (15.292,0 t) i fosfaty (2.650,0 t), w wywozie zaś węgiel (191.082,0 t) i bunkier (10.741,6 t).

W ruchu promów kolejowych przywieziono w kwietniu r. 1948 — 509,4 t towaru, 9 wagonów poczty oraz 276 pasażerów, wywieziono 2.469,7 t towarów, 8 wagonów poczty i 287 pasażerów.

W porcie szczecińskim zanotowano w kwietniu r. 1948 ogółem 427 statków o pojemn. 213.719 NRT, czyli pod względem tonażu o przeszło 32% więcej niż w ub .miesiącu. Na wejściu było 218 statków o pojemn. 109.539 NRT, na wyjściu 209 statków o pojemn. 104.180 NRT.

OBROTY TOWAROWE I RUCH OKRĘTOWY W PORTACH USTKA, DARŁOWO I KOŁOBRZEG W KWIETNIU R. 1948.

Obroty towarowe w tych trzech portach łącznie wyniosły w kwietniu r. 1948 — 65.839,5 t, czyli o 6,4% więcej niż w poprzednim miesiącu, przy czym zwyżka obrotów nastąpiła tylko w Kołobrzegu, natomiast w Ustce zniżka o 5,7%, zaś w Darłowie zniżka o 9,7% w stosunku do marca r. 1948. We wszystkich portach mamy wyłącznie pozycje wywozowe. Przez port w Ustce wywieziono łącznie 42.635,5 ton, w tym 42.053,0 ton węgla oraz 582,5 ton bunkru. Przez Darłowo wywieziono ogółem 11.647,0 ton, wyłącznie węgla. Przez Kołobrzeg wywieziono ogółem 11.557,0 ton (w marcu 3.748,0 t), z tego 11.463,0 t węgla i 94,0 t bunkru.

Przez port w Ustce przeszło ogółem 210 statków o pojemn. 41.001 NRT, z tego na wejściu 106 statków o pojemn. 20.819 NRT, na wyjściu 104 statki o pojemn. 20.182 NRT. Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska i fińska.

Przez port w Darłowie przeszły ogółem 102 statki o pojemn. 9.786 NRT, przy czym na wejściu i na wyjściu zanotowano jednakową ilość jednostek i tonaż. Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska i fińska.

Przez port w Kołobrzegu przeszło ogółem 91 statków o pojemn. 11.218 NRT, z tego na wejściu 48 statków o pojemn. 5.966 NRT, na wyjściu 43 statki o pojemn. 5.252 NRT. Reprezentowane bandery: szwedzka, duńska, fińska, norweska i holenderska.

Rybołówstwo Morskie

POŁOWY MORSKIE W I KWARTALE BIEŻ. ROKU

W I kwartale br. łączna suma połowów bałtyckich i dalekomorskich osiągnęła 12.491 ton tj. o 2.430 ton więcej niż w ostatnim kwartale 1947. Łączna wartość połowów morskich w I kwartale br. wynosiła około 410 milionów złotych.

Połowy bałtyckie, które, w przewidywaniu trudnych warunków atmosferycznych i nawigacyjnych były zaplanowane na I kwartał br. w wysokości tylko 4.260 ton, dzięki łagodnej zimie osiągnęły wysokość 12.386 ton, czyli przekroczyły plan o około 200 proc.

W miesiącu marcu połowy na Bałtyku uprawiały 194 kutry oraz 1.105 łodzi rybackich, podczas gdy w lutym tylko 175 kutrów i 779 łodzi. Dalszy wzrost ilości kutrów i łodzi zdolnych do połowów nastąpił na skutek oddania do użytku jednostek nowowybudowanych i wyremontowanych.

POMYŚLNE WYNIKI RYBOŁÓSTWA MORSKIEGO W KWIETNIU

Kwiecień rb. był pomyślnym miesiącem dla ważnego działu gospodarki narodowej, jakim jest rybołóstwo morskie. Niezwykle sprzyjająca pogoda w dwóch dekadach kwietnia wpłynęła dodatnio na wyniki połowów bałtyckich, które dostarczyły ogółem 5.965 ton ryb wartości ponad 200 milionów zł. W porównaniu z marcem rb. wartość połowów wzrosła o 100 proc, na co, poza zwiększoną ilością złowionych ryb, wpłynęła również lepsza jakość połowów. Wzrosły mianowicie połowy ryb wysokowartościowych: łososia i śledzia czterokrotnie, węgorza trzykrotnie, płastug pięciokrotnie, szprota — 28 razy więcej. Tego ostatniego poławiano głównie w zatoce Puckiej od strony półwyspu Helskiego. Połowy śledzia uprawiano między Rewą a Jelitkowem, jak również w odległości 500 m. od Darłowa, na głębokości 8 — 12 m.

Głównym przedmiotem połowów bałtyckich pozostał w dalszym ciągu dorsz, którego wyłowiono ponad 5 tyc. ton. Łowiska jego znajdowały się w odległości 15 — 30 mil morskich na północny-wschód od Helu oraz między Wielką Wsią a Kuźnicą.

W połowach dalekomorskich brały udział 24 trawlery, z których 20 łowiło na Morzu Północnym i w okolicach Islandii, wyładowując swoje połowy w Anglii w charakterze polskiego eksportu.

Z ogólnej sumy połowów bałtyckich prawie 38% również zostało skierowane na eksport, głównie do strefy radzieckiej okupowanych Niemiec. Polskie rybołówstwo morskie staje się w ten sposób coraz bardziej przemysłem eksportowym.

75 czynnych na Wybrzeżu zakładów przetwórczych wyprodukowało w kwietniu 1.150 ton przetworów rybnych wartości ponad 218 milionów złotych.

POŁÓW SZPROTÓW POZA WODAMI TERYTORIALNYMI DOZWOLONY.

Departament Rybołówstwa Morskiego w dniu 29. V. rb. wyjaśnił, że polskie statki rybackie mogą wyładowywać w polskich portach szproty złowione poza wodami terytorialnymi polskimi.

Na wodach terytorialnych polskich obowiązuje w dalszym ciągu rozporządzenie z r. 1946 zezwalające na połów szprot tylko sieciami zastawnymi (mancami).

Wyjaśnienie z dnia 29. V. rb. umożliwia rybakom polskim korzystania z łowisk poza polskimi wodami terytorialnymi na równi ze statkami rybackimi innych państw.

DALSZE ZWIĘKSZENIE FLOTYLLI DALEKOMORSKIEJ.

W porcie angielskim Great Yarmouth został przejęty przedwojenny polski luger motorowy „Koral II", rewindykowany staraniem Polskiej Misji Morskiej w Londynie.

Ponadto został zakupiony dla polski belgijski trawler „Van Oost", który pod polską nazwą „Merkury" bierze udział w połowach dalekomorskich.

PRODUKCJA TRANU LECZNICZEGO

W kwietniu nadeszły do Gdyni dwa zespoły maszynowe do wytwarzania tranu leczniczego marki De Laval. Pierwszy zespół (własność f. „Ławica") został zainstalowany w Puckiej Wytwórni Tranu.

Pucka Wytwórnia Tranu zamierza wytwarzać za pomocą tej maszyny tran leczniczy. Najpoważniejszym zagadnieniem jest sprawa szybkiej dostawy surowca, który teoretycznie powinien być dostarczany w czasie do trzech godzin od chwili wypatroszenia ryby.

Podjęcie racjonalnej gospodarki w dziedzinie zużytkowania wątróbek dorszowych, dostarczających poszukiwaną odżywkę leczniczą, sprowadzaną dotąd z zagranicy, stwarza możliwości pokrycia części zapotrzebowania krajowego z produkcji własnej.

UTYLIZACJA ODPADKÓW RYBNYCH.

Ostatnio powstała w Gdyni Spółdzielnia Pracy „Mors", mająca na celu wykorzystanie i uszlachetnianie odpadków rybnych. Ogromne ilości wartościowego surowca marnują się dotąd, a w najlepszym razie przerabiane są na mączkę rybną.

Spółdzielnia „Mors" stawia sobie za zadanie przede wszystkim garbowanie prawie wszystkich gatunków ryb morskich na skalę przemysłową. Opierać się będzie na doświadczeniach Morskiego Laboratorium Rybackiego. Przewiduje się wyprawę ok. 2500 skór miesięcznie.

Społecznym celem Spółdzielni „Mors" jest dopomożenie niezamożnym rybakom, przez dostarczenie pracy chałupniczej rodzinom rybackim.

W tym względzie Spółdzielnia „Mors" współpracować będzie z Zarządem Głównym Związku Rybaków Morskich, który bardzo życzliwie ustosunkowuje się do celów powstającej Spółdzielni, a nawet chwilowo udzielił jej pomieszczenia biurowego w lokalu swego biura.

ZAKUP KUTRÓW PILOTOWYCH

Porty polskie cierpią na brak specjalnych jednostek pływających, przystosowanych do pełnienia służby w zakresie pilotowania. Przewożenie pilotów na statki wchodzące do portów odbywa się dotychczas przy pomocy holowników i motorówek. Pilniejsze potrzeby portów uniemożliwiały dotąd nabycie stosownego taboru pilotowego. W niedługim czasie sytuacja ulegnie jednak poprawie wobec zakupienia zagranicą specjalnych kutrów pilotowych. Pierwsza jednostka tego rodzaju będzie odebrana w dniu 15 maja w szwedzkiej stoczni Spillersboda. Siedem dalszych kutrów pilotowych zamówiono w Holandii.

SERYJNA BUDOWA TRAWLERÓW RYBACKICH NA STOCZNIACH KRAJOWYCH.

Z polecenia Departamentu Rybołówstwa Morskiego, Morska Centrala Handlowa, zajmująca się zaopatrzeniem rybołówstwa, wystąpiła do Zjednoczenia Stoczni Polskich o złożenie oferty na dostawę 5 małych trawlerów konstrukcji metalowej, długości około 30 m.

Jednostki te mają mieć zakres pływania do 2900 mil morskich, jak najbardziej wydajną ładownię, oraz pomieszczenia dla 11—12 osób załogi. Muszą być przystosowane głównie do połowów trawlerowwych, jednak ze zdolnością również do połowów pławicowych.

Silniki o mocy 225 KM zostały już zamówione dla całej serii w Szwecji z terminem dostawy od grudnia b. r. do wiosny 1949 r.

Budowa następnej serii 5 trawlerów, prawdopodobnie konstrukcji mieszanej, zostanie zdecydowana w najbliższych dniach

MASOWY ZJAZD ZAGRANICZNYCH KUTRÓW WE WŁADYSŁAWOWIE.

Nowoczesny port rybacki Władysławowo, położony koło Wielkiej Wsi u nasady półwyspu helskiego od strony otwartego morza, staje się jedną z najpoważniejszych baz rybołowczych na Bałtyku. W ubiegłym miesiącu stacjonowało we Władysławowie około 120 kutrów duńskich i 40 szwedzkich. W okresie największego natężenia połowów łososiowych gościło we Władysławowie około 200 zagranicznych jednostek rybackich.

STAN BUDOWY GMACHU IZBY

Budowa w stanie surowym gmachu Izby zakończona została w dniu 30 kwietnia 1948 r. W wyniku ogłoszonego przetargu powierzono wykonanie robót centralnego ogrzewania, kanalizacji i wodociągów oraz gazu, firmie gdyńskiej inż. Ignacy Teszner, która zakończyć ma swoje prace do dnia 15 czerwca 1948 r. Zlecenie na wykonanie instalacji elektrycznej (siły, światła) i telefonów, otrzymała firma inż. Ludwik Jekiełek.

W ostatnich dniach Izba Przemysłowo-Handlowa zleciła kilku firmom budowlanym wykonanie robót wykończeniowych, z terminem ich zakończenia do dnia 1 października 1948 r.

Przeniesienie biur Izby do nowego gmachu przewidywane jest na październik br.

UDZIAŁ IZBY W ORGANIZACJI AKCJI 333.

W związku z tym, że zainicjowana przez Gdańską Wojewódzką Radę Narodową akcja zbiórkowa na cele społeczno-oświatowe nie dała należytych rezultatów, dnia 21 maja 1948 roku odbyła się w Izbie konferencja przedstawicieli samorządu terytorialnego i gospodarczego Izby Skarbowej, w sprawie uaktywnienia tej akcji. Izba zwraca uwagę prywatnych sfer gospodarczych na opublikowany w związku z tą sprawą swój komunikat, zamieszczony w „Dzienniku Bałtyckim", „Głosie Wybrzeża", „Kurierze Morskim" i „Ilustrowanym Kurierze Polskim".

ZWOLNIENIE OD PODATKU OBROTOWEGO TRANSAKCJI DOSTAWCÓW OKRĘTOWYCH.

Na skutek korespondencji Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni oraz sekcji shipchandlerów przy Zrzeszeniu Eksporterów i Importerów Miast Portowych R. P. z Ministerstwem Skarbu — Departament V, otrzymała Izba od Ministerstwa wyjaśnienie, że zaopatrywanie w towary statków zarówno zagranicznych, jak i krajowych, opuszczających granice celne Państwa, jest sprzedażą eksportową w zrozumieniu art. 3 p. 10 dekretu z dnia 21 grudnia 1945 r. o podatku obrotowym (Dz. U. R. P. z 1946 r. Nr. 3, poz. 23), zmienionego ustawą z dnia 25 lutego 1948 r. (Dz. U. R. P. Nr. 12, poz. 94) wolna z mocy powołanego przepisu od podatku obrotowego pod warunkiem wymienionym w tym przepisie oraz w § 26 ust. 3, 4 i 6 rozporządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 31 grudnia 1946 r. w sprawie wykonania dekretu z dnia 21 grudnia o podatku obrotowym (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 58 z 1947 roku).

Sprzedaż towarów statkom nie opuszczających polskich granic celnych (np. statkom holowniczym, ratowniczym, żeglugi przybrzeżnej itp. nie stanowi sprzedaży eksportowej i podlega powatkowi obrotowemu.

Z PRAC KOMISJI OPINIODAWCZEJ DLA WNIOSKÓW KONCESYJNYCH

Na polecenie Departamentu Planowania i Polityki Handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Komisja Opiniująca podanie o zezwolenie na prowadzenie handlu rozpatrzyła i przyjęła regulamin prac Komisji na posiedzeniu w dniu 25 maja 1948 r.

Na tym również posiedzeniu Komisja zaopiniowała 9 podań hurtu metalowego i elektrotechnicznego. Praca Komisji ogranicza się do opiniowania wniosków przedsiębiorstw hurtowych i nowopowstających gastronomicznych, zgodnie z wyjaśnieniem Biura Koncesjonowania o tym, że nie należy podejmować akcji opiniowania podań, adresem swoich członków o koniecz-Odnośnie wzajemnej wymiany listy

W związku z konferencją w sprawie koncesjonowania hurtu mięsnego i ostatecznego ustalenia sieci odnośnych przedsiębiorstw, która została zwołana na dzień 28 maja 1948 r. do Sopot. Izba odbyła konferencję przygotowawczą z komisantami i hurtownikami, na której uzgodniono stanowisko sektora prywatnego w województwie gdańskim i opracowano zasadnicze dane przykładowe dla powiatu kartuskiego.

W SPRAWIE ZGŁASZANIA DEZYDERATÓW IMPORTOWYCH.

Departament Importu Ministerstwa Przemysłu i Handlu zawiadomił Izbę o konieczności zgłoszenia dezyderatów importowych, w związku z mającymi się odbyć rozmowami polsko-brytyjskimi, w sprawie zawarcia umowy handlowej z Wielką Brytanią na okres 1. I. 1949 — 31. XII. 1953 r. Opracowanie w toku.

PRAKTYKI WAKACYJNE W PRZEDSIĘBIORSTWACH PORTOWYCH.

Wzorem lat ubiegłych przystąpiła Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni do zorganizowania praktyk wakacyjnych dla młodzieży obojga płci, uczęszczających do liceów zawodowych oraz szkół wyższych.

W związku z tym Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwróciła się do sekcji shipchandlerów przy Zrzeszeniu Eksporterów i Importerów Miast Portowych R. P., do Polskiego Związku Maklerów Okrętowych oraz do Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich w Gdyni, z prośbą o wystosowanie odpowiedniego okólnika pod adresem swoich członków o konieczności aktywnego współdziałania z akcją praktyk wakacyjnych. Niezależnie od tego zwróciła się Izba do Państwowego Liceum Handlowego — Wydziału Handlu Morskiego w Sopocie oraz do Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, by w sprawie przydziału praktyk wakacyjnych zwracały się bezpośrednio do Izby.

ZAPISY DO LICEUM MŁYNARSKIEGO.

Izba Przemysłoyo-Handlowa w Lublinie zawiadomiła tutejszą Izbę o ogłoszeniu zapisów do pierwszej klasy Liceum Młynarskiego dla młodzieży obojga płci. Program kształcenia przewiduje nie tylko przygotowanie teoretyczne, ale także szkolenie w wybranych w tym celu wzorowych przedsiębiorstwach młynarskich.

Absolwenci Liceum uzyskają prawa na równi z absolwentami innych szkół zawodowych do dalszego kształcenia się na wyższych uczelniach. Otrzymanie świadectwa ukończenia uprawnia do używania tytułu technika młynarskiego.

Zapisy przyjmuje sekretariat Liceum w Lublinie, przy ul. Bernardyńskiej Nr. 14.

ROZGRANICZENIE PRZEMYSŁU I RZEMIOSŁA.

Pismem z dnia 14 maja 1948 r. Izba przekazała Izbie Rzemieślniczej w Gdańsku wykaz, obejmujący 56 zakładów, które w związku ze zmianą listy rzemiosł według rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 11 grudnia 1947 r. oraz w oparciu o okólnik Ministra Przemysłu i Handlu Nr. 14 z dnia 28 marca 1947 r., jak również okólnik Nr. 1 z dnia 13 marca br., uzupełniający okólnik Nr. 14, zaliczone zostały do rzemiosła.

W piśmie tym Izba zastrzegła sobie możliwość dodatkowego uzupełnienia przedłożonego wykazu po ostatecznym zaktualizowaniu rejestrów izbowych i zakończeniu prowadzonej obecnie przez zrzeszenia przemysłowe akcji inwentaryzacji przedsiębiorstw.

Izba wysunęła propozycję odnośnie wspólnego przeglądu między Izbami swoich rejestrów, celem wyeliminowania wypadków podwójnego zarejestrowania (polecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, pismo z dnia 6 kwietnia 1948 r.).

Izba Rzemieślnicza wyraziła gotowość wspólnego przeglądu w pierwszej kolejności rejestru przedsiębiorstw budowlanych. Sprawa ta rozpracowana będzie w pierwszych dniach czerwca 1948 r.

Odnośnie wzajemnej wymiany listy zakładów, kwalifikujących się do przemysłu, Izba Rzemieślnicza wprawdzie wytypowała 8 przedsiębiorstw branży metalowej w większym rozmiarze, jednakowoż po sprawdzeniu na miejscu i zasięgnięciu opinii wydziałów przemysłowych Zarządów Miejskich (Gdynia, Gdańsk, Sopot) ma wątpliwości, czy przedsiębiorstwa te winny być uznane jako przemysłowe.

Na wykazie przekazanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni Izbie Rzemieślniczej w Gdańsku zakładów o charakterze rzemieślniczym, nie wymienione zostały przedsiębiorstwa branży chemicznej.

Morska kronika krajowa

GDYNIA GDAŃSK TRZECIM PORTEM KONTYNENTU

W wyniku przeładowania 9,6 milionów ton towarów w roku 1947, zespół portowy Gdynia — Gdańsk wysunął się na trzecie miejsce na kontynencie europejskim po Antwerpii (21,3 milionów ton) i Rotterdamie (11,9 milionów ton).

Jeśli chodzi o stosunek obrotów w roku 1947 do obrotów z roku 1938, zespół Gdynia — Gdańsk zajmuje szóste miejsce na kontynencie europejskim wykazując 59,5% obrotów przedwojennych. Lepsze rezultaty osiągnięte zostały jedynie przez porty, które nie poniosły większych zniszczeń w czasie wojny, jak Antwerpia (90,3% obrotu przedwojennego), Genua 184,4%), Triestr (80,2%), Marsylia (76,5%) i Amsterdam (70,4%). Natomiast żaden z silnie zniszczonych portów europejskich nie wykazuje tak wysokich obrotów jak Gdynia — Gdańsk. Np. Hamburg osiągnął zaledwie 22,3% obrotów przedwojennych, Rotterdam 28,2%, Brema 54,1%.

„DAR POMORZA" ROZPOCZĄŁ LETNIĄ KAMPANIĘ

Statek szkolny polskiej marynarki handlowej „Dar Pomorza" odszedł z Gdyni w dniu 30 maja, udając się do Karlshamm w Szwecii celem odmagnetyzowania. Z Karlshamn „Dar Pomorza" przybędzie do Szczecina, gdzie pozostanie do końca czerwca. 1 lipca statek wyjdzie ze Szczecina i zawinie 15 lipca do Le Havre, 27 lipca do Liverpool oraz 18 sierpnia do Bergen. Powrót do Gdyni nastąpi 1 września. Ogółem w czasie tegorocznej letniej kampanii statek spędzi na morzu 50 dni, przebywając dystans 3700 mil morskich.

TRASA LINII SKANDYNAWSKIEJ

Na uruchomionej w r.b. linii skandynawskiej wprowadzono niewielką zmianę w kolejności odwiedzanych portów. Eksploatowany na tej linii statek motorowy „Oksywie" kursuje obecnie według następującej marszruty: Gdynia — Szczecin — Malmö — Kopenhaga — Göteborg — Oslo — Kopenhaga — Szczecin — Gdynia. Poprzednio statek zawijał do Kopenhagi tylko jednorazowo w każdym rejsie.

EGZAMINY DLA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW OKRĘTOWYCH

W Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni odbyły się egzaminy końcowe czteromiesięcznych kursów dla szyprów oraz maszynistów okrętowych. Egzaminy obejmowały część teoretyczną, ponadto na wniosek Komisji Egzaminacyjnej wprowadzono sprawdzające zajęcia praktyczne: dla szyprów z umiejętności manewrowania holownikiem, zaś dla maszynistów ze znajomości ślusarki, kuźni itp.

W wyniku egzaminów 28 słuchaczy zdało na szypra I kl., 6 na szypra II kl., 13 na motorzystów okrętowych I kl., 3 na maszynistów II kl.

Morska kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWA IZBA ŻEGLUGOWA.

W pierwszej dekadzie kwietnia r. 1948 odbyło się w Londynie posiedzenie Komitetu Naczelnego Międzynarodowej Izby Żeglugowej, pierwsze po zmianie nazwy organizacji (poprzednio: Międzynarodowa Konferencja Żeglugowa). W Komitecie reprezentowane są: Anglia, Belgia, Dania, Francja, Grecja, Holandia, Kanada, N. Zelandia, Norwegia, Szwecja i Stany Zjednoczone.

Celem posiedzenia było rozważanie rezultatów konferencji żeglugowej w Genewie z lutego r. 1948, przedyskutowanie uchwalonej konwencji, powołującej do życia Międzynarodową Doradczą Organizację Żeglugową (I. M. C. O.), oraz stosunku tej organizacji do Międzynarodowej Izby Żeglugowej i Rady Gospodarczej O. N. Z.

Rozważany był również problem przekazania obecnych kompetencyj i odpowiedzialności Międzynarodowej Konferencji dla Spraw Bezpieczeństwa (23.IV.1948 — rewizja Konferencji o Bezpieczeństwie Życia) specjalnemu Komitetowi Bezpieczeństwa Morskiego, powołanemu przez I.M.C.O., który w przyszłości będzie właściwym organem dla wszelkich zagadnień związanych z bezpieczeństwem na morzu.

W rezultacie przeprowadzonych dyskusyj powzięto rezolucję, stwierdzającą ograniczenie I.M.C.O. do roli doradczej, bez władzy wykonawczej, oraz zatwierdzającą powołanie Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego. W rezolucji jest mowa również o współpracy z Międzynarodową Izbą Handlową w płaszczyźnie zagadnień dotyczących załadowców i armatorów, przy czym podkreśla się, że odpowiednie warunki pracy, gwarantujące pełną wydajność usług, mogą określać tylko bezpośrednio zainteresowani.

ODBUDOWA PORTÓW FRANCUSKICH.

Pożyczka na cele odbudowy w wysokości 2 miliardów frs., — rozpisana przez porty Le Havre, Dunkierkę, Nantes i Boulogne, spotkała się z żywym oddźwiękiem w społeczeństwie francuskim, i w całości została pokryta.

Parlament zatwierdził ustawę przyznającą kwotę 10.000 mil. frs. na odbudowę portów handlowych, czyli o 40% więcej niż w roku ub. Z uwagi jednak na stały wzrost cen materiałów i robocizny kwota ta uważana jest za niewystarczającą dla prowadzenia odbudowy w całej zaplanowanej skali. W czasie debaty nad ustawą przedstawiciele mniejszych portów domagali się proporcjonalnego udziału przy podziale pieniędzy na odbudowę.

SĄD GRODZKI W GDYNI.
R Mor 49
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 10 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 49 — parowiec jednośrubowy „ŚLĄSK“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAM. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Urząd Morski w Gdyni dnia 30 marca 1939 r. Nr 259 A M a 5/9 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 70,87 m, największa wysokość: 10,92 m, głębokość: 5,46 m, największa długość przydziału maszynowego: 13,65 m, pojemność brutto: 3668,0 m³ czyli 1402,12 ton rejestrowanych, pojemność netto: 2146,4 m³ czyli 758,46 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1932 w stoczni A/S Nakskov Skibsvaerft w Nakskov (Dania). Dane te nie są udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 75; z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 10 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest „Żegluga Polska“ Spółka Akcyjna, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: na podstawie umowy z dnia 8 lipca 1931 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 50
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 10 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 50 — parowiec jednośrubowy „HEL“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAO. Według świadectwa pomiarowego wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 16 września 1947 r. Nr 53/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 71,05 m, największa szerokość: 11,09 m, głębokość: 4,01 m, największa długość przedziału maszynowego: 10,45 m, pojemność: brutto: 2015,5 m³ czyli 1065,56 ton rejestrowych, pojemność: netto: 1426,0 m³ czyli 503,90 ton rejestrowych. Statek został zbudowany przez firmę: Svan Hunter et Wigham Richardson Limited w Newcastle on Tyne (Anglia) w roku 1935. Dane te nie są udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdańsk. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 121 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 10 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska“ Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek został zbudowany na rachunek Żeglugi Polskiej Spółki Akcyjnej w Gdyni przez przedsiebiorstwo budowy okrętów Svan. Hunter et Wigham Richardson Limited w Wallsend w hrabstwie Northumberland na mocy umowy z dnia 16 października 1934 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 54
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 11 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 54 — parowiec towarowy — jednośrubowy „Toruń“ o miedzynarodowym sygnale odróżniajacym SPAA. Według świadectwa pomiarowego. wystawionego przez Główny Urzad Morski w Gdańsku dnia 22 sierpnia 1946 r. Nr 16/46 wynik urzedowego obliczenia wymiaru statku jest nastepujący: długość: 82,35 m, najwieksza szerokość: 12,18 m, głębokość: 5,40 m, największa długość przedziału maszynowego 16,00 m, pojemność brutto: 5603, m³ czyli 1978,18 ton rejestrowanych, pojemność netto 3029,9 m³ czyli 1069,55 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1926 przez firmę: Chantiers Nevals w Caen. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Szczecin. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 38 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 11 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska“ Spółka Akcyjna Gdynia. zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sadu Okręgowego w Gdyni pod Nr 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 100%. Nabyto na podstawie umowy Rządu Polskiego, zawartej z firmą Chantiers Navals w Caen. Wszyskie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 55
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 15 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 55 parowiec jednośrubowy — „Katowice“ — o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAC. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urzad Morski w Gdańsku dnia 16 września 1947 r. Nr 92/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest nastepujacy: długość: 83.82 m. najwieksza szerokość: 12.16 m, głebokość: 5,41 m, najwieksza długość przedziału maszynowego: 12.50 m, pojemność brutto: 5650.8 m³ czyli 1994,62 ton rejestrowych. pojemność netto: 3137.0 m³ czyli 1107.31 ton rejestrowanych. Statek został zbudowany przez firme: Chantiers Navals w Caen w roku 1926. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Szczecin. Statek był już zarejestrowany przed wojna pod Nr. R. Mor 39 — z powodu zaginiecia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo

15 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska“ Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 100%. Tytuł nabycia: na podstawie umowy Rządu Polskiego zawartej z firmą Chantiers Navals w Caen. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 56
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 15 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 56 — motorowiec jednośrubowy „Stalowa Wola“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPEK. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 15 lutego 1947 r. Nr 46/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 93,48 m, największa szerokość 14.54 m, głębokość: 7,16 m, największa długość przedziału maszynowego: 16.67 m, pojemność brutto: 8867,0 m³ czyli 3133.21 ton rejestrowych, pojemność netto: 5126,3 m³ czyli 1811,41 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1924 w stoczni Friedrich Krupp A. G. Germaniawert w Kilonii (Niemcy). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 202 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 15 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe Spółka Akcyjna: Gdynia—America Shipping Lines Limited z siedzibą w Gdyni, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 105. Przymusowym zarządcą państwowym jest Marius Plinius z Gdyni a prawnymi jego zastępcami Tadeusz Teper i Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek został nabyty umową kupna sprzedaży z dnia 6 lutego 1939 r. od firmy A/S Sobral w Oslo. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 61
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 16 lutego 1948 r. pod Nr. R Mor 61 parowiec rybacki „Antoniusz — Gdy 108“ o międzynarodowym sygnale odróżnianiającym SPDG. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 10 stycznia 1948 r. Nr 104/48 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 25.98 m, największa szerokość: 5.67 m. głębokość: 2.74 m, największa długość przedziału maszynowego: 7,12 m. pojemność: brutto: 261,4 m³ czyli 92.33 ton rejestrowych, pojemność netto: 93,2 m³ czyli 32,93 ton rejestrowych. Statek zbudowany został w roku 1925 przez firmę: Cochrane et Sons Ltd. w Selby (Anglia). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym jest Gdynia. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Nabyto w roku 1946 w Anglii jako dar United Nations Relief And Rehabilitation Administration (UNRRA). Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 62
OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 16 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 62 parowiec rybacki „Arkadiusz — Gdy 110“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPDI. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 10 stycznia 1948 r. Nr 105/48 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 25.98 m, największa szerokość: 5,67 m, głębokość: 2,74 m, największa długość przedziału maszynowego: 7:12 m, pojemność brutto: 261, 4 m³ czyli 92,38 ton rejestrowych, pojemność netto: 92,6 m³ czyli 32,73 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1925 przez firmę: Cochrane et Sons Ltd. w Selby (Anglia). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Nabyto w roku 1946 jako dar United Nations Relief and Rehabilitation (U.N.R.R.A.). Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 64
MPG— Ogłoszenia — W. Szp. 5

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 30 kwietnia 1948 r. pod Nr R Mor 64 parowiec jednośrubowy „POZNAŃ“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAB. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 16 września 1947 r. Nr 60/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 83,63 m, największa szerokość: 12,11 m, głębokość przedziału maszynowego: 12,50 m, pojemność brutto: 5715.2 m³ czyli 2017,46 ton rejestrowych, pojemność netto: 3176,1 m³ czyli 1121,16 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1926 przez firmę: Chantiers Navals w Caen. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Szczecin. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr 31; z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 30 kwietnia 1948 r. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska“ Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlo-

wym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek nabyto na podstawie umowy zawartej przez Rząd Polski z firmą Chantiers Navals w Caen. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI

R Mor 58

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków morskich wpisano dnia 16 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 58 — motorowiec „MORSKA WOLA" o miedzynarodowym sygnale odróżniającym SPEJ. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku w dniu 1 czerwca 1946 r. Nr 12/46 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 93,48 m, największa szerokość: 14,54 m, głębokość: 7,16 m, największa długość przedziału maszynowego: 16,68 m, pojemność brutto: 9501,3 m³ czyli 3357,33 ton rejestrowych, pojemność netto: 5432,4 m³ czyli 1919,59 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1924 w stoczni Germaniawerft, Fredrich Krupp A. G. w Kilonii. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 189 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 16 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe Spółka Akcyjna Gdynia — America Shipping Lines Limited z siedzibą w Gdyni, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 105. Przymusowym zarządcą państwowym jest Marius Plinius z Gdyni, a prawnymi jego zastępcami Tadeusz Teper i Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek nabyto umową kupna z dnia 6 lutego 1939 od firmy A/S Sobral w Oslo. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI

R Mor 60

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 16 lutego 1948 r. pod Nr R Mor 60 — parowiec jednośrubowy „LECH" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPBU. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 4 czerwca 1947 r. Nr 62/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 85,77 m, największa szerokość: 12,22 m, głębokość: 4,93 m, największa długość przedziału maszynowego: 17,19 m, pojemność brutto: 4437,2 m³ czyli 1567,93 ton rejestrowych, pojemność netto: 2235,0 m³ czyli 789,75 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1934 przez przedsiębiorstwo okrętowe „Swan, Hunter et Wigham Richardson Ltd." w Newcastle on Tyne (Anglia). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr 96, z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych — wpisano statek na nowo dnia 16 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" Spółka Akcyjna w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 28 lutego 1946 r. pod Nr 107. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 91,018%. Statek został zbudowany dla Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. w Gdyni przez stocznie Swan, Hunter et Wigham Richardson Ltd. w Newcastle on Tyne. Dane te nie zostały udowodnione. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI

R Mor 57

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 16 lutego 1948 r. pod Nr 57 — motorowiec pasażersko-towarowy „SOBIESKI" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPEF. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 15 kwietnia 1947 r. Nr 51/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku następujący: długość: 150,26 m, największa szerokość: 20,51 m, głębokość: 9,65 m, największa długość przedziału maszynowego: 24,38 m, pojemność brutto: 31214,66 m³ czyli 11029,91 ton rejestrowych, pojemność netto: 17835,15 m³ czyli 6302,17 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1939 w Newcastle przez stocznie Swan, Hunter et Richardson Ltd. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 196 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 16 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe Spółka Akcyjna; Gdynia-America Schipping Lines Limited z siedzibą w Gdyni; zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze hadlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr 105. Przymusowym zarządcą państwowym jest Marius Plinius z Gdyni, a prawymi jego zastępcami Tadeusz Teper i Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Motorowiec został zbudowany na rachunek firmy: Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe Spółka Akcyjna; Gdynia-America Schipping Lines Limited w Gdyni przez towarzystwo Swan, Hunter et Wigham Richardson Limited w Newcastle upon Tyne na mocy umowy z dnia 3 kwietnia 1947 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.